Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1461**

15. Wahlperiode 01. 08. 2003

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/1372 –

Qualifizierter Fachkräftenachwuchs für den Lotsenberuf

Vorbemerkung der Fragesteller

Junge Menschen zeigen bei Bewerbermessen und Berufsinformationsveranstaltungen stets ein reges Interesse am Beruf des Seelotsen. Doch der lange und ungewisse Berufsweg ausschließlich über die Seeschifffahrt ist abschreckend. Keine der bisherigen staatlichen Regulierungsmaßnahmen, ob auf EU-Ebene oder national, hat zu einer Verbesserung der äußerst schlechten Nachwuchssituation in der Schifffahrt und bei den Lotsen geführt, weil das Image und die sozialen Bedingungen nicht stimmen. Die augenblickliche und die in vorhersehbarer Zukunft zu erwartende Bewerbersituation macht es notwendig, Lösungen zur Sicherung des Lotsennachwuchses zu entwickeln. Gerade das letzte Jahr mit seinen zahlreichen spektakulären Schiffsunfällen, die sich auch in diesem Jahr fortsetzten, hat die Bedeutung des Lotsen für die Sicherheit im Schiffsverkehr deutlich gemacht.

Die Tätigkeit des Lotsen ist ein Beruf, der eine besonders hohe Anforderung an die fachliche und soziale Kompetenz seiner Bewerber stellt. Seine Aufgaben unterscheiden sich erheblich von denen des Kapitäns. Zu ihnen gehören die Beratung des Kapitäns auf unterschiedlichen Schiffen in schwierigen Verkehrsbereichen, seine wirtschaftliche Unabhängigkeit und Selbständigkeit. Deshalb ist eine Begrenzung des Berufszuganges durch geeignete Auswahlverfahren gerechtfertigt und notwendig. Doch darf die Beschränkung nicht zu einem Nachwuchsmangel und infolgedessen zu einer zunehmenden Gefahr für die Sicherheit auf Nord- und Ostsee sowie auf den Binnenwasserstraßen führen. Der Lotsenberuf erfordert eine gesonderte Ausbildung, Weiterbildung und einen erheblichen Umfang an besonderer praktischer Erfahrung. Es muss für einen ausreichend qualifizierten Nachwuchs für den Lotsenberuf und den Erhalt des bisherigen Sicherheitsniveaus in der Schifffahrt Sorge getragen werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 30. Juli 2003 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Ist nach Ansicht der Bundesregierung die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben nach dem Seeaufgaben- und dem Seelotsengesetz mittel- und langfristig sichergestellt?

Die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben im Seelotswesen ist nach dem Seelotsgesetz (SeeLG) dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) sowie den Aufsichtsbehörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zugewiesen und wird von diesen Behörden sichergestellt.

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Nachwuchssituation bei den Seelotsen – besonders auf dem Nord-Ostsee-Kanal – dramatisch ist?

Die Nachwuchssituation ist nach Auffassung der Bundesregierung zwar nicht als dramatisch, jedoch als sehr angespannt zu bezeichnen; die rückläufigen Bewerberzahlen sind deshalb Anlass, sich mit der Thematik intensiv zu befassen und Möglichkeiten zu prüfen, wie dieser Entwicklung zeitnah entgegengewirkt werden kann.

Hierzu hat die Bundesregierung verschiedene Schritte unternommen bzw. in die Wege geleitet; zu nennen ist insbesondere eine in Auftrag gegebene Untersuchung durch eine Arbeitsgruppe der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest, die Problematik aufzuarbeiten und mögliche Lösungsansätze zu entwickeln.

3. Wie viele der derzeit tätigen Lotsen (in absoluten Zahlen und in Prozent) gehen voraussichtlich in den nächsten 5 und wie viele in den nächsten 10 Jahren in den Ruhestand?

In 5 Jahren werden 162 Lotsen (21,9 %) und in 10 Jahren werden weitere 172 Lotsen (23,3 %) in den Ruhestand gehen (ausgehend vom Bestand vom 31. Dezember 2002 von 738 Lotsen und einem Eintritt in den Ruhestand mit 65 Jahren).

4. Wie viele qualifizierte Bewerber der erforderlichen Altersgruppen stehen heute für die Aufnahme in den Lotsendienst zur Verfügung, und wie stellt sich deren Altersstruktur dar?

Nach den in § 9 SeeLG aufgeführten Anforderungen an die Seelotsenanwärter ist für die Bewerber keine Altersgrenze festgelegt. Allerdings kommen je nach Seelotsrevier ältere Jahrgänge für eine Übernahme in den Lotsendienst nicht mehr in Frage insbesondere wegen eines gleichmäßigen Altersaufbaus innerhalb der Lotsenbrüderschaften. Derzeit gibt es für die Seelotsreviere insgesamt 91 Bewerber aus den Jahrgängen 1942 bis 1973, die Verteilung der Bewerber auf die Jahrgänge stellt sich wie folgt dar:

1942 bis 1945	2
1946 bis 1950	4
1951 bis 1955	16
1956 bis 1960	15
1961 bis 1965	33
1966 bis 1970	14
1971 bis 1975	7

5. Reicht diese Zahl aus, den zukünftigen Bedarf an qualifizierten Fachkräften abzudecken, und wie viele Bewerber kommen nach Einschätzung der Bundesregierung pro Jahr hinzu?

Der künftige Bedarf hängt von der Entwicklung des Schiffsverkehrs ab. Konkrete Erkenntnisse/Zahlen liegen hierzu nicht vor; es zeichnet sich jedoch ab, dass zur Sicherstellung des künftigen Bedarfs, insbesondere auch im Hinblick auf den Ausgleich der Altersabgänge, zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind (siehe Antwort zu Frage 2).

6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um kurzfristig den Beruf des Lotsen für potentielle Bewerber attraktiver zu gestalten?

Zurzeit wird geprüft, ob es möglich ist, den Unterhaltsbeitrag für die Seelotsenanwärter anzuheben.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung – vor dem Hintergrund, dass sich der Nachwuchs der Lotsen aus ehemaligen Seeleuten rekrutiert –, mittel- bis langfristig die Ausbildung der Lotsen von dem abnehmenden Nachwuchs in der Seeschifffahrt allgemein abzukoppeln?

Die Frage wird durch eine Arbeitsgruppe untersucht (siehe Antwort zu Frage 2).

8. Wie hat sich die durchschnittliche Einkommenslage in absoluten Zahlen für Lotsen (mit Zulagen usw.) zwischen 1993 und 2003 verändert?

Die Lotsgelder sind nach der gesetzlichen Regelung so zu bemessen, dass die Seelotsen bei normaler Inanspruchnahme ein Einkommen und eine Versorgung haben, die ihrer Vorbildung und der Verantwortung entsprechen. Ausgangspunkt für die Berücksichtigung dieser Kriterien war bis zu der letzten Festsetzung der Lotsgeldtarife im Jahr 2001 das vergleichbare Einkommen eines Kapitäns auf großer Fahrt laut Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt. Der auf dieser Grundlage errechnete Gesamtbetrag für die Betriebseinnahmen wird seitdem nicht mehr jedes Jahr in seinen Einzelkomponenten neu festgesetzt, sondern nach einem neuen Modus für die Folgejahre nur noch als Gesamtbetrag fortgeschrieben. Hierdurch wird ein angemessenes Einkommen gewährleistet.

9. Welche schulischen Ausbildungsmöglichkeiten für den seemännischen Nachwuchs gibt es derzeit in der Bundesrepublik Deutschland, und wie viele Studierende gab es 1995 und gibt es in diesem Jahr (2003)?

Für den nautischen Dienst auf Kauffahrteischiffen aller Größen in allen Fahrtbereichen gibt es in der Bundesrepublik Deutschland folgende Befähigungszeugnisse:

1. Nautischer Wachoffizier,
2. Erster Offizier,
3. Kapitän.

Die Befähigungszeugnisse können an den nach Landesrecht eingerichteten seefahrtbezogenen Fach- und Fachhochschulen erworben werden.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes gab es im Studienbereich Verkehrstechnik, Nautik, Studienfach Nautik/Seefahrt

im Wintersemester 1995/1996: 619 Studierende und

im Wintersemester 2001/2002: 820 Studierende.

Angaben für das Wintersemester 2002/2003 liegen derzeit nicht vor.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung in diesem Bereich gemeinsam mit den Bundesländern eine weitere Konzentration des schulischen Angebots?

Bei den seefahrtbezogenen Ausbildungsstätten handelt es sich um Einrichtungen der Küstenländer, die im Rahmen ihrer Kulturhoheit über Standortfragen entscheiden. Eine Mitwirkung des Bundes ist nicht vorgesehen.

11. Erwartet die Bundesregierung durch die auf der 3. Nationalen Maritimen Konferenz im Mai 2003 angekündigte Senkung der Lohnnebenkosten für deutsche Seeleute und den damit erhofften Stopp der Ausflaggung wieder mehr qualifizierten Nachwuchs für diesen Beruf motivieren und dadurch mittelbar auch die Nachwuchssituation bei den Lotsen verbessern zu können?

Um dem anhaltenden Ausflaggungstrend entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung mit den Sozialpartnern und den Küstenländern ein „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung“ (Maritimes Bündnis) geschlossen. Mit den Absprachen auf der 3. Nationalen Maritimen Konferenz am 25./26. Mai 2003 zur Anpassung der Schifffahrtsförderung an die internationale Entwicklung wird dem Ausflaggungstrend nachhaltig entgegengewirkt: Mit der Anhebung der Entlastungen bei den Betriebskosten wird erstmalig ein Niveau von 2/3 bis zu 70 % erreicht. 100 Schiffe werden nach Zusage des VDR unter die deutsche Flagge zurückkehren, für weitere 100 Schiffe wird die Verbringung unter die nationale Flagge in Aussicht genommen. Sollte ein geeigneter deutscher Schiffsoffizier am Arbeitsmarkt nachweislich nicht zur Verfügung stehen, soll mit der Einstellung eines gleichwertigen ausländischen Seemanns gleichzeitig ein Auszubildender und nach einem weiteren Jahr ein weiterer Auszubildender eingestellt werden.

Die Bündnispartner sind sich einig: Mit dem Erfolg dieser Absprachen wird sich die Berufsperspektive für deutsche Seeleute und die Nachwuchssituation nachhaltig verbessern und – was heute im Ansatz durch die bereits laufende Förderung erkennbar ist – dem Seemannsberuf wieder deutlich mehr qualifizierten Nachwuchs zuführen.

12. Würde nach Ansicht der Bundesregierung eine Ausweitung des Auslandstätigkeitserlasses auf Seeleute außerhalb deutscher Hoheitsgewässer im Rahmen der Einkommensbesteuerung zu einer Erhöhung der Attraktivität dieses Berufes führen und damit mittelbar die Nachwuchssituation bei den Lotsen verbessern?

Eine Ausweitung des Ausländertätigkeitserlasses auf Seeleute ist aus Sicht der Bundesregierung kein geeigneter Weg, eine Erhöhung der Attraktivität des Seemannsberufes zu erlangen.

Der Ausländertätigkeitserlass stellt die Arbeitslöhne von im Ausland eingesetzten Arbeitnehmern von der inländischen Besteuerung frei, wenn mit dem betreffenden Land kein Doppelbesteuerungsabkommen besteht. Hierdurch soll

eine Doppelbesteuerung der Arbeitslöhne vermieden werden. Die Gefahr einer Doppelbesteuerung der Arbeitslöhne von Seeleuten besteht jedoch nicht.

Deshalb besteht aus steuersystematischer Sicht kein Grund, Seeleute in den Auslandstätigkeitserlass mit einzubeziehen.

13. Wie lässt sich die Nachwuchssituation bei den Seelotsen durch attraktivere Arbeitszeit- und Tarifmodelle verbessern, und gibt es hierzu konkrete Vorstellungen?

Mit dem neuen Tarifmodell (siehe Antwort zu Frage 8) werden lediglich die Eckdaten für die Entwicklung des Einkommens gesetzt. Ein unmittelbarer Einfluss auf die Nachwuchssituation kann davon nicht ausgehen.

Die Dienstfolgeregelung wird nach § 28 Abs. 1 Nr. 3 SeeLG durch die Lotsenbrüderschaften getroffen; die Möglichkeit zu einer attraktiveren Arbeitszeitgestaltung setzt voraus, dass eine Anhebung des Lotsenbestandes erfolgen kann.

14. Mit welchen technischen Maßnahmen im Rahmen der Schiffsbegleitung beabsichtigt die Bundesregierung einen Ersatz für fehlende Lotsen in welchen Revieren vorzunehmen?

Alle vorhandenen technischen Systeme an Land und an Bord stellen Informationssysteme dar, die dem Kapitän für den erforderlichen Abwägungs- und Entscheidungsprozess zur Verfügung stehen; der Lotse berät den Kapitän bei seinem Abwägungs- und Entscheidungs-Prozess und bedient sich dabei auch dieser Informationssysteme.

Der Bordlotse kann durch diese Systeme nicht ersetzt werden, sondern ist nach heutigen Erkenntnissen unverzichtbar.

15. Sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass deutsche Kapitäne durch die Seemannskasse die Möglichkeit zum Übergang in den Ruhestand mit 57 Jahren haben und die physisch höher belasteten Seelotsen aufgrund ihrer Mitgliedschaft in der gesetzlichen Rentenversicherung bis zum 65. Lebensjahr arbeiten, die Möglichkeit, die Lebensarbeitszeit der Lotsen zu verkürzen?

Die Frage nach einer vorzeitigen und abschlagsfreien Altersrente für bestimmte Berufsgruppen im Rahmen der gesetzlichen Rentenversicherung wurde bereits wiederholt an die Bundesregierung herangetragen. Es ist unbestritten, dass die tägliche Arbeit eines Seelotsen besondere Anforderungen stellt. Die Prüfung dieser Frage führt jedoch stets zu dem Ergebnis, dass bei einer berufsgruppenbezogenen Lösung der Ausschluss anderer vergleichbarer Personengruppen kaum zu rechtfertigen wäre, so dass mit einer ständigen Ausweitung gerechnet werden müsste.

Eine derartige Regelung kann für die gesetzliche Rentenversicherung auch deshalb nicht in Betracht gezogen werden, weil sie eine Vorverlegung des Rentenbeginns und damit längere Rentenlaufzeiten bedeuten würde. Die damit verbundenen Mehrbelastungen wären nur durch Beitragssatzanhebungen finanzierbar, die zu diesem Zweck nicht vertretbar erscheinen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333